EEN WEEKBLAD MET MICKEY EN KUIFJE

PEP





Nr. 33 15 aug. 1964
35 ct. p.w. losse nrs.
45 ct. België 7 fr.

T*

HALLO, beste vrienden!

BRAND in Mokum... en daar is geen water! Ken je dat liedje? Niet dat we over dat liedje gaan praten, hoor, maar wèl over de inhoud. Er is brand en er is geen water! Stel je voor dat er geen water was, nou ja, dat is eenvoudig niet voor te stellen. Er is wèl water. Water om in te zwemmen, om op te zeilen, om in te vissen, om te drinken, om te wassen, te koken, te... noem maar op. En vooral over het water dat je nodig hebt, iedere dag weer, dáárover kun je iets lezen op pagina 15. Een leuke plaat over de moeilijkheden die onze voorouders hadden met de watervoorziening, staat op bladzijde 16 en 17!



Dit is een Douglas DC-3 Dakota, waarover je in dit blad bijzonderheden vindt.

Stoere cowboys met een hart van goud, altijd klaar om moeilijkheden op te lossen, dàt zijn de gebroeders Bonanza, die samen met hun vader al menig spannend avontuur hebben meegemaakt. Misschien heb je ze wel eens op de tv gezien; als dat niet het geval is, kun je nu kennis met ze maken. Op de bladzijden 28 en 29 staat het een en ander over deze bekende familie.

Voor de liefhebbers deze week weer pagina's vol over auto's, vliegtuigen en sport. De auto is deze keer de Fiat 850. Onbekend? Kijk dan maar eens op pagina 10, daar kun je lezen hoe de Fiatfabrieken na de piepkleine 500 en 600 een iets grotere uitgave op de markt brengen. Hugo Hooftman vertelt een heleboel over de Douglas DC-3 en Bob Spaak? Dat zie je wel op pagina 30!



VOOR PIENTERE Pep PUZZELAARS

LAAT DIE AS MAAR VALLEN....

„Laat je as niet vallen!" riep moeder tegen vader, die in een stoel zat te dommelen, met een sigaar in zijn hand. „As niet vallen," mompelde vader, waarop hij zijn hele sigaar liet vallen, gelukkig net in de asbak. Vader droomde van een heleboel woorden waar „as" in stond. Eerst deed hij nog zijn best om de as in elk woord vast te houden, maar daarna liet hij alles vallen. Dat gaf, vreemd genoeg, een helder, klaterend geluid. Waar kwam dat geluid vandaan? Probeer jij nu eens die vreemde droom van vader te verklaren. Op de tekening zie je de genummerde dingen, waar je steeds het woord „as" uit kunt halen. De letters die van elk woord overblijven, zet je in de genummerde vakjes onder de tekening. Als je van elk woord de juiste overgebleven letters hebt genoteerd, vormen die letters het woord dat zo'n klaterend geluid maakte. Schrijf dat woord op een briefkaart en stuur deze vóór 20 augustus naar redactie Pep, Postbus 1444, A'dam. Schrijf in de linkerbovenhoek aan de adreszijde van de briefkaart (postzegel 10 ct.!): Pep-prijsvraag nr. 33.

De oplossing van prijsvraag nr. 31: Trompet, karpet, lampet.

PRIJZEN

1e prijs: een prachtig polshorloge; 2e prijs: een kleinbeeld camera; 3e prijs: een compleet tafeltennisspel; 4e prijs: een kruiswoordspel; 20 troostprijzen: een grote gekleurde speelbal.

DE WINNAARS VAN PRIJSVRAAG Nr. 26:

1e prijs: Rose v. d. Brink, 1e Helmersstr. 244hs, Amsterdam; 2e prijs: Bennie Bommelijn, Pierssenspolderstr. 107, Sluiskil; 3e prijs: H. en G. van Rijnsoever, Driebergen; 4e prijs: Kinderen v. d. Donk, Boven Leeuwen (Gld.).

De winnaars van een troostprijs krijgen deze, zonder dat hun naam in Pep komt te staan, thuisgestuurd.



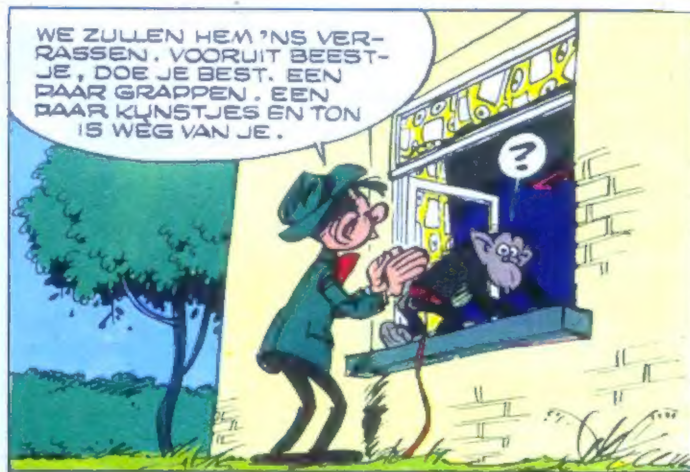


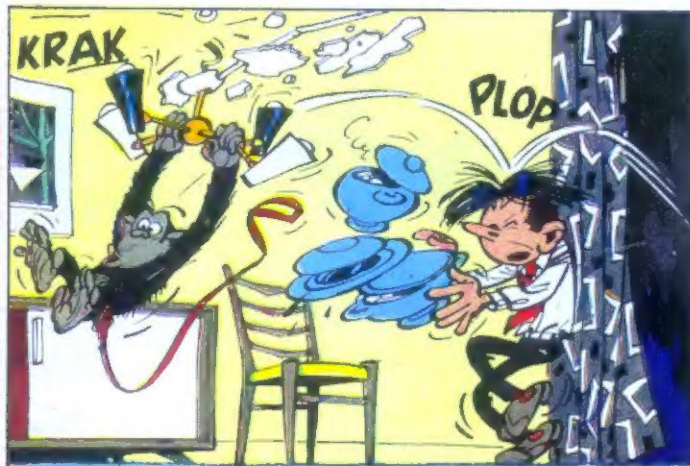


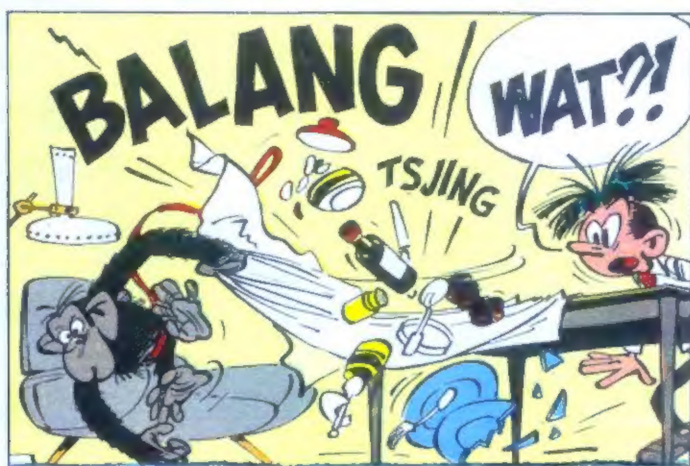
Ton en Tineke

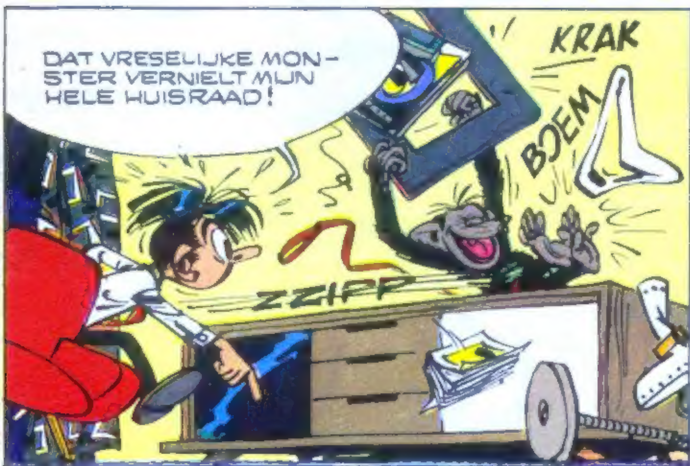
door Franquin

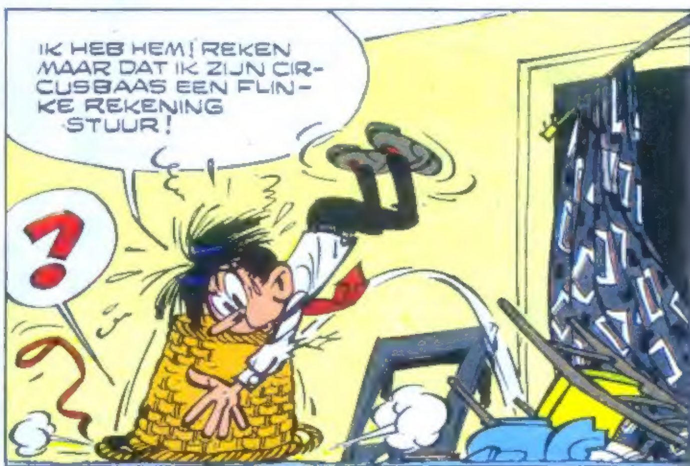


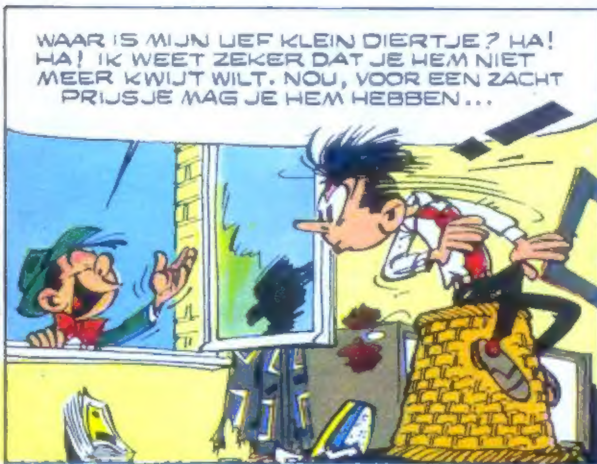














Tijdens de vakantie heeft Pep professor Bombast en diens neefjes Tim en Tam te logeren. Die twee lieverdjes baren Pep en de prof heel wat zorgen...

Leve de vakantie !







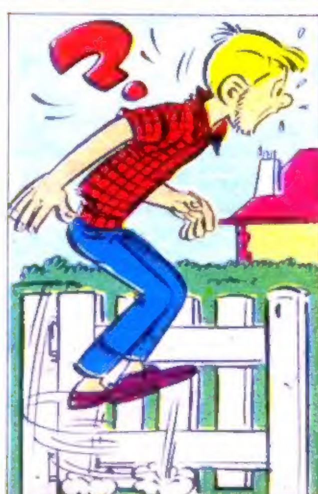















Ondeugende hond dat je bent! Kijk eens wat je gedaan hebt! Het hele gazon vernield!
Hm . . . wat zou Pep hebben?

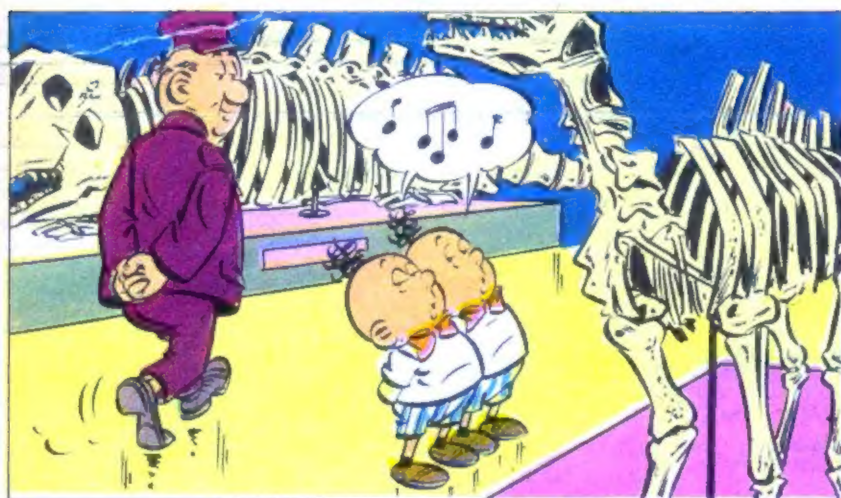

Voor straf neem ik al je botten in beslag en gooi ze weg! Zo stout ben je nog nooit geweest!
O nee! Dat mag je niet doen!


Boeh! Boeh! Snif! Snif! Daar heeft-ie me het werk van maanden in één slag vernietigd! Al mijn lekkere botjes weg! Boe-oe-oeh!

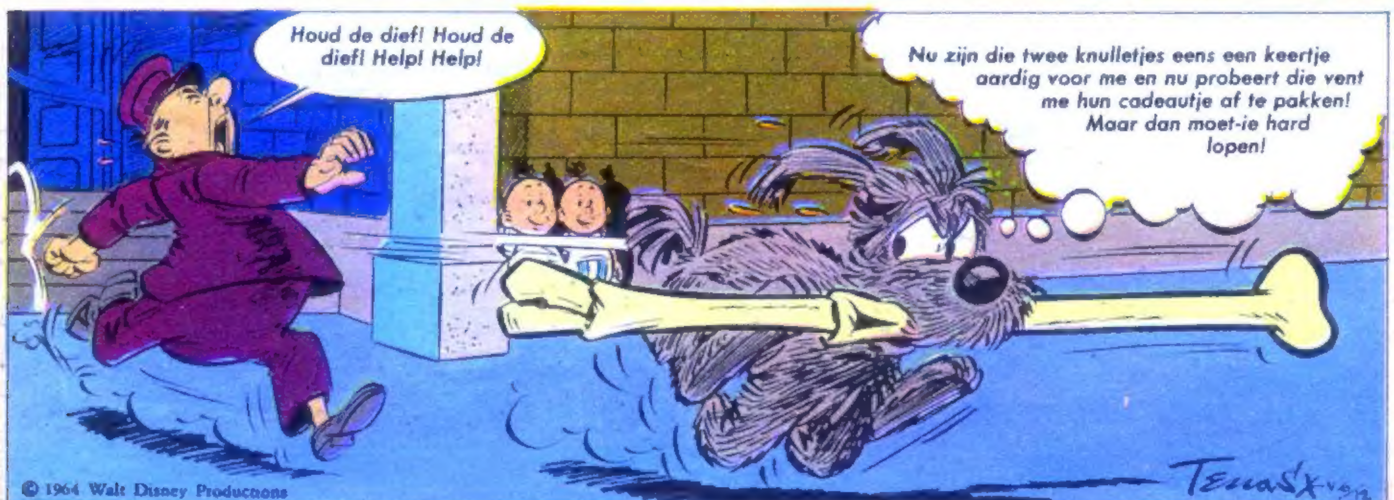

Arme Stef! Daar ben je lelijk ingedraaid, hè?
Dat gaan we goedmaken!


Kom maar met ons mee, Stef, we zullen je helpen!
Ja! Heb maar vertrouwen in ons, dan komt alles best in orde!
Zal wel!


Zo . . . blijf hier maar rustig op ons wachten . . . we zijn zo terug!
Hé . . . wat gaan ze nou in dat museum doen?




Wat gebeurt dáár nou?
BOEM


Houd de dief! Houd de dief! Help! Help!
Nu zijn die twee knulletjes eens een keertje aardig voor me en nu probeert die vent me hun cadeautje af te pakken! Maar dan moet-ie hard lopen!

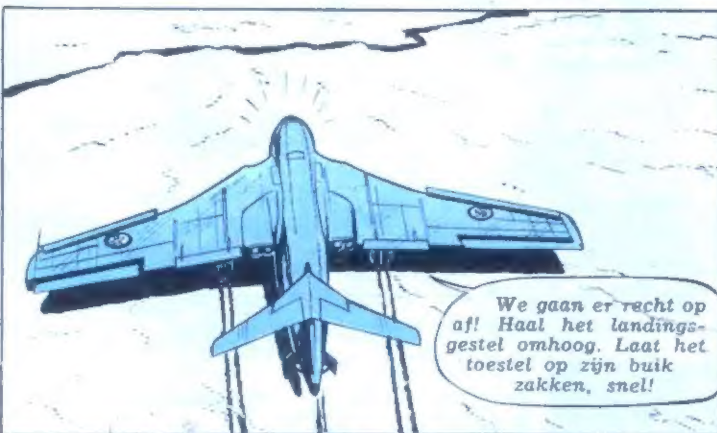


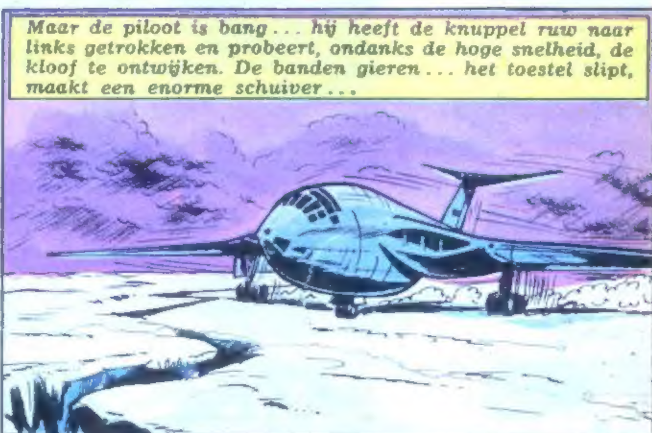
DAN COOPER

Nadat Dan met zijn Boemerang een noodlanding heeft moe
maken is nu ook de Kangoeroe aan de grond gekom

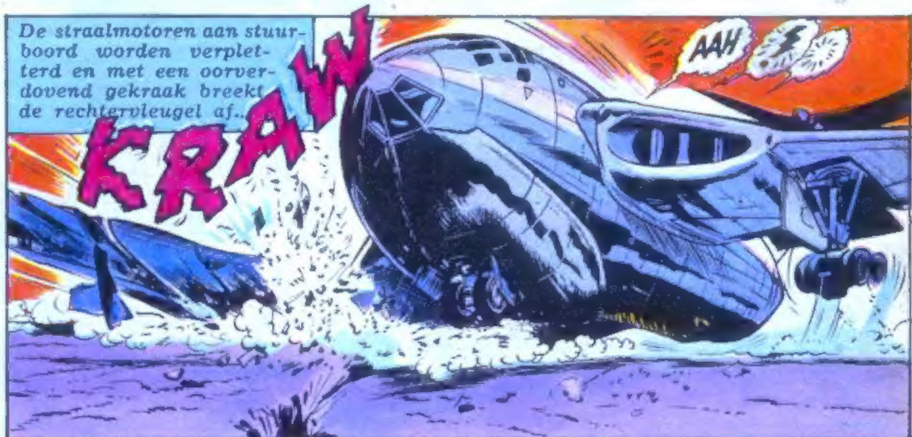


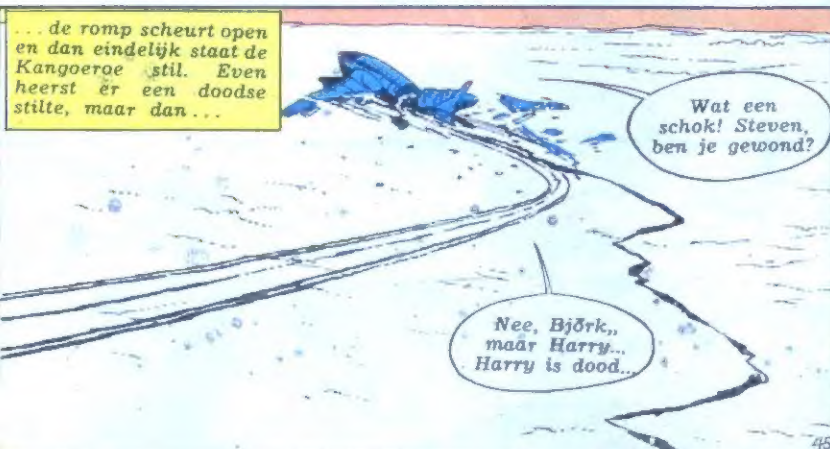














in HET WAAGSTUK

aartoe gedwongen door enkele goed gerichte schoten van de achtervolgende jagers van de Canadese Luchtmacht ....






















Vaarwel, vrienden, en geef de moed niet op! Zeg tegen onze mensen en tegen Dan dat ik het geheim van ons prototype nooit zal loslaten.
Hou je mond en loop door! Probeer niet de held uit te hangen.
Tot ziens, professor! We redden ons wel, maak je maar geen zorgen.
Die schurken! We zijn verloren.
Laten we ze volgen en onverwachts overvallen.


Met ons drieën? Ongewapend? Geen schijn van kans! Trouwens, Björk en zijn mannen zijn niet gek.
M... Mike...
Collins roept!


Marc! Blijf stil liggen. Wat is er?
Laat mij hier maar achter, het heeft geen zin...


Ben je gek! Samen uit, samen thuis! De kust kunnen we toch niet bereiken. Misschien worden we wel ontdekt door een van onze jagers.


Achter in het ruim van de Kangoeroe... ligt materiaal voor een... reserveradio... Probeer een van die zenders... in elkaar te zetten... ik help jullie wel...


En?
Misschien kunnen we er één in elkaar zetten, maar de batterijen zijn bijna leeg.


Een heel eind daar vandaan...
Als ik hier blijf, bereik ik de kust nooit. De blizzard is wat bedaard. Ik ga maar.


Moedig ploegt Dan door de dikke sneeuw...
Ik loop nu al uren en nog is de wind niet gaan liggen.

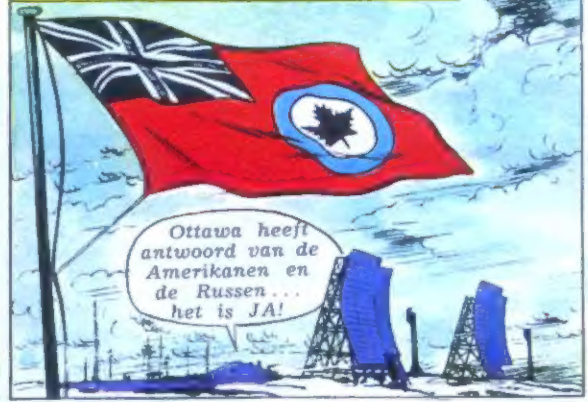

Een paar uur daarna...
Ik... ik kan niet meer... Ik ben doodmoe en tot op mijn botten bevroren!







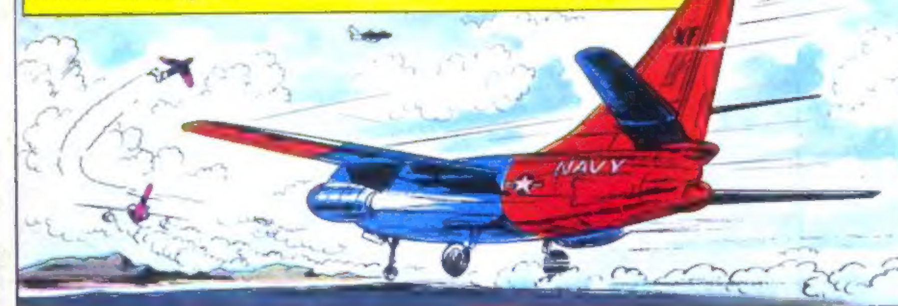








(1) Basis op een drijvende ijsberg, 400 km van de pool.



Maar ver daar vandaan, in het uiterste noorden van Canada, speelt zich een drama af....

 48



FIAT 850

NÒG EEN FIAT!

De Fiat 850 vertoont wel familietrekken met de 500 en 600, maar heeft toch ook weer een zeer aparte vorm.

FIAT maakt niet alleen auto's (kleine, middelgrote en grote), maar nog veel meer, treinen, vliegtuigen en tractoren. We logeerden in een groot hotel te Turijn, de hoofdzetel van de Fiat-autofabriek. Eigenaar van dit hotel: Fiat. Er is ook een groot en bijzonder mooi automuseum en je mag eenmaal raden van wie dàt is. Zo werkt meer dan de helft van de Turijnse bevolking voor Fiat, een machtige onderneming in de Italiaanse staat.

De kleine Fiatjes zijn van oudsher zeer populair geweest en het voorgaande kleinste model, de Topolino, heeft zich jarenlang de bijnaam „wegvlo" moeten laten welgevallen. Toen wij in 1961 weer eens in Turijn waren om kennis te maken met de Fiat 1300 en 1500, dachten we dat de uitgebreide serie Fiats nu wel compleet zou zijn, maar de ingenieurs hebben tussen de Fiat 600 (die overigens reeds met een motor van 770 cc is uitgerust) en de Fiat 1100 nog een gaatje gevonden om een Fiat 850 aan de reeds grote collectie toe te voegen.

Het vermoeden dat dit dan wel een uitgerekte Fiat 600 met een opgevoerde motor zou worden, is echter niet juist gebleken. Het is een geheel nieuwe auto, met een koetswerk dat wel de familietrekken van de 500 en 600 vertoont, maar door zijn ongewoon kort motorkapje achter, toch ook weer een zeer aparte vorm heeft.

Door dit uitbouwtje aan de achterkant heeft de 850 ook niet dat uitgesproken combinatiewagentype van de andere Fiat-kleintjes. Toch is dit motorkapje onvoldoende om de achterin geplaatste motor geheel toegankelijk te maken voor reparaties. Voor grote herstellingen aan de machine kan men echter door het losschroeven van enkele moeren de gehele achterzijde wegnemen.

De krachtbron is gedeeltelijk onder de achterbank geplaatst, maar zo laag, dat er ruimte overbleef om er enkele extra-koffers in te plaatsen zonder dat het uitzicht door de achterruit erdoor wordt belemmerd. De leuning van de achterbank kan trouwens neergeklapt worden om nog meer bagageruimte te verkrijgen.

De tweedeurs auto biedt ruim plaats aan vier volwassen personen.

Er is een standaarduitvoering met een motor van 34 pk geschikt voor gewone benzine, en een superuitvoering met 37 pk, die om superbenzine vraagt.

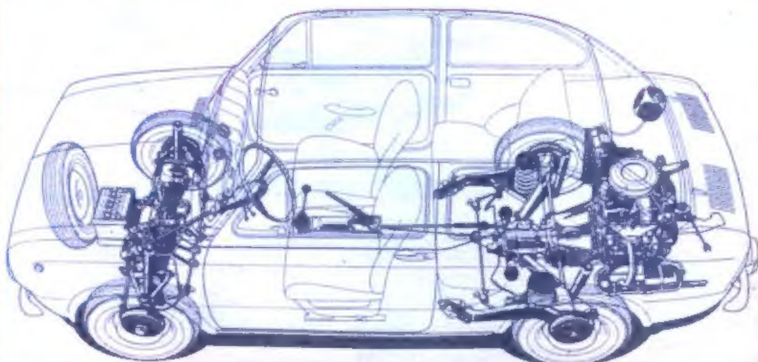
Koelwater hoeft men nimmer bij te vullen, evenmin als antivries, want deze bevinden zich in verzegelde leidingen.

De motor presteert bijna evenveel als een van 1000 cc, de trommelremmen doen het uitstekend en het schakelpookje is met een korte slag te bedienen; de vering is stug, maar wel plezierig; het stuur heeft voor sommigen misschien een iets te grote speling.

De afwerking is degelijk en solide. De Fiat 850 is pas aan het eind van het jaar in ons land leverbaar.

TECHNISCHE GEGEVENS FIAT 850

MOTOR: Achterin geplaatste motor met verzegelde vloeistofspoeling; cilinderinhoud 843 cc; nettovermogen 34 of 37 pk (standaard resp. luxe-uitvoering); geheel gesynchroniseerde vierversnellingsbak met pook. ONDERSTEL: Zelfdragende carrosserie; onafhankelijke ophanging van alle vier wielen; trommelremmen voor en achter; draaicirkel 8,90 m. MATEN EN GEWICHT: lengte 3,57 m; breedte 1,42 m; hoogte 1,38 m; wielbasis 2,03 m; rijklaar gewicht 670 kg. PRESTATIES: topsnelheid 120 (standaard) en 125 (luxe) km/u. Optrekvermogen van 0 tot 80 km in 20 sec.



ZORRO

EEN ZEKERE DON ENRICO DE LAS CASAS OM U TE SPREKEN, SERGEANT!

OP EEN AVOND ZIT GARCIA ACHTER ZIJN BUREAU TE WERKEN ALS EEN LANSIER EEN BEZOEKER AANKONDIGT...
















...MAAR KOMT U OVER-MORGEN TERUG, DAN LIGGEN ALLE DOKUMENTEN KLAAR EN HOEFT U ALLEEN NOG MAAR UW HANDTEKENING TE ZETTEN.


INMIDDELS IS ER OOK EEN BEZOEKER OP WEG NAAR DON DIEGO...

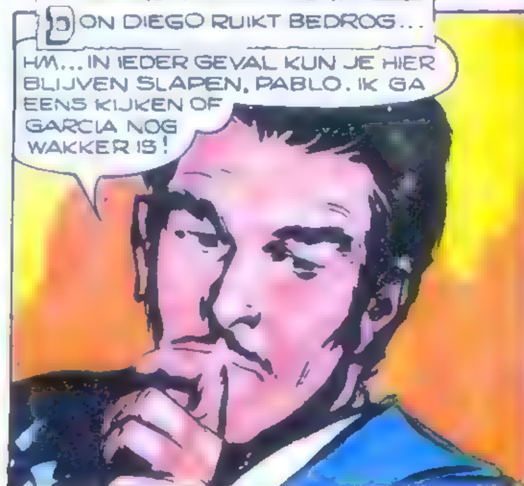

EVEN LATER
HE, DAAR IS PABLO DE LAS CASAS!
LAAT HEM BINNEN, BERNARDO!


GOEDENAVOND, DON DIEGO! IK KOM MET TREURIG NIEUWS...
KOM BINNEN, PABLO. WAARMEE KAN IK JE VAN DIENST ZIJN.


...EN NU HEEFT DON ENRICO DE HELE NALATENSCHAP OPGEEIST, OMDAT ER GEEN TESTAMENT IS, HIJ HEEFT ME HET HUIS UIT GEZET EN....
IK WEET NIET EENS WAAR IK MOET SLAPEN...


VREEMD, ER WAS WEL EEN TESTAMENT, WAARIN ALLES AAN JOU WERD NAGELATEN. IK HEB 'T ZELF NOG GETEKEND ALS GETUIGE MET JULLIE OUDSTE VAQUERO. HOE HEET HIJ OOK WEER?
DAT MOET JOSÉ GEWEEST ZIJN!


JUIST, JA! DIE WAS HET! LEEFT HIJ NOG?
JA, MAAR HIJ ZEGT DAT HIJ VAN NIETS WEET...


DON DIEGO RUIKT BEDROG...
HM... IN IEDER GEVAL KUN JE HIER BLIJVEN SLAPEN, PABLO. IK GA EENS KIJKEN OF GARCIA NOG WAKKER IS!


LATER IN DE CUARTEL...
DUS U BEWEERT DAT ER WEL EEN TESTAMENT IS, DAT U ZELF ALS GETUIGE HEEFT ONDERTEKEND? HM...
JA, ER IS KENNELIJK WAT MIS, GARCIA!


MAAR U HEEFT GEEN ENKEL BEWIJS, DON DIEGO! IK TREK UW WOORDEN NIET IN TWIJFEL, MAAR OVERMORGEN KOMT ENRICO ZIJN HANDTEKENING ZETTEN.

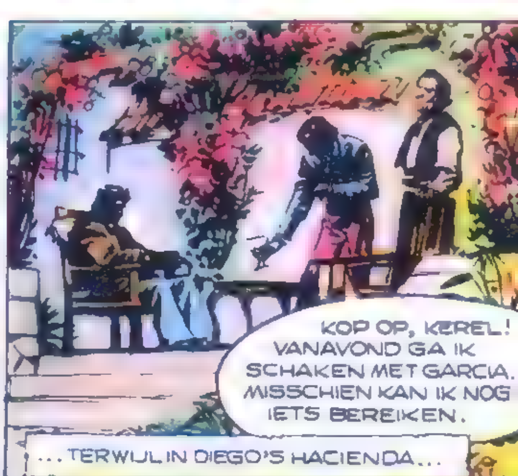

ALS U NU VÓÓR DIE TIJD HET TESTAMENT KUNT TONEN KAN IK DEZE ZAAK NOG ONGEDAAN MAKEN, ANDERS NIET!























WORDT VERVOLGD

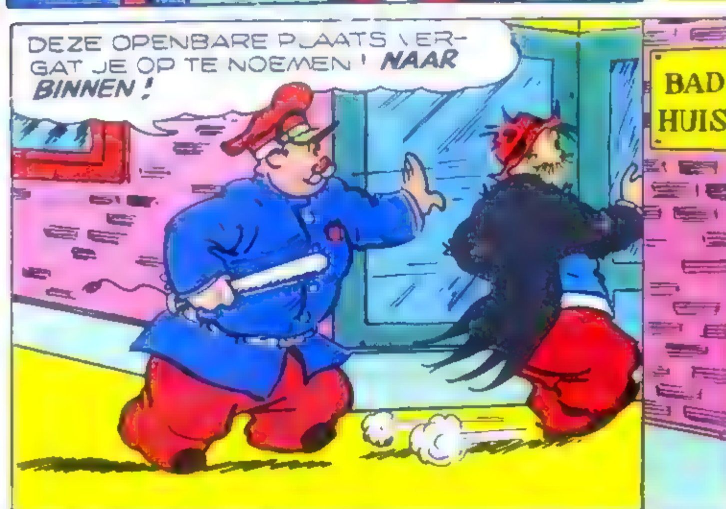

PIETJE PECH
door
C.D.RUSSELL

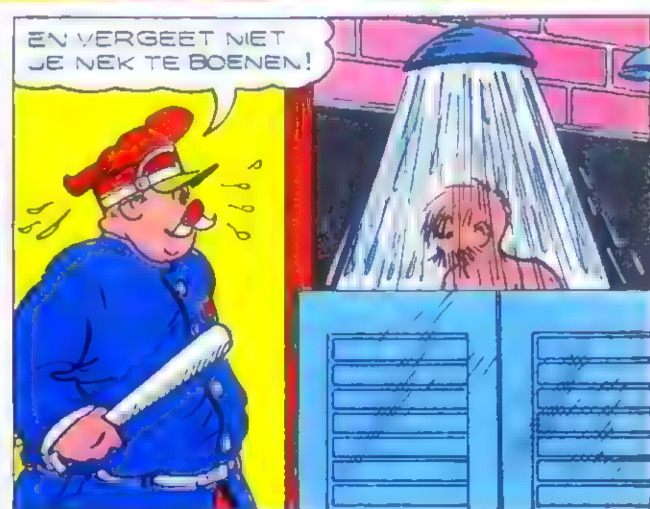

DIT PARK IS GEEN PLAATS VOOR LEEG-LOPERS! SMEER 'M!
KALM AAN EEN BEETJE, ZEG!


DIT IS EEN PUBLIEK PARK EN IK HOOR TOT HET PUBLIEK!


IK MAG IN ALLE OPENBARE PLAATSEN ... IN DE LEESZAAL, HET MUSEUM, DE DIERENTUIN ..... NIEMAND KAN ME DAT VERBIEDEN!


GOED! ALS JE DAN ZO VAN OPEN-BARE PLAATSEN HOUDT... JE BRENGT ME OP EEN IDEE! KOM MEE!


DEZE OPENBARE PLAATS VER-GAT JE OP TE NOEMEN! ***NAAR BINNEN!***
BAD HUIS


EN VERGEET NIET JE NEK TE BOENEN!


EN NU KRIJG IK NOG EEN IDEE!


ALS JE HIER 'N PAAR DAGEN HEBT GELOGEERD, HOUD JE VAST NIET MEER ZO VAN ***OPENBARE*** PLAATSEN!

WATER...

TWEE emmertjes water halen Je loopt met je emmertjes naar een kraan, draait hem open en komt terug met twee emmertjes vol.
Maar heb je er wel eens bij stilgestaan dat het je erg gemakkelijk gemaakt is? Nee, hè? De mensen in de oudheid moesten er wel stil bij staan, of beter gezegd, hard voor lopen. Toen ging het niet zo eenvoudig. En ze werden er wel toe gedwongen, want geen mens en zelfs geen dier kan zonder water; nu niet, maar toen helemaal niet. Om maar eens een paar voorbeeldjes te noemen: hoe moest een vrouw in de prehistorie van haar dynosaurus-bot een lekker soepje trekken zonder water? Hoe moest ze haar wasje doen en haar „huis" schoonhouden? Wat moesten ze er aan doen om zelf geen Pietje Smeerpoes te worden? En dan de dieren: water is de enige drank waarmee zij hun dorst lessen. En zie je al een eend zonder water? Of een vis op het droge? Je schiet misschien in de lach en denkt dat dit toch wel te gek is, maar stel je eens voor dat er geen water was. Stel je eens even voor! Je staat 's morgens op...... en je kunt je niet wassen. Er staat geen lekker kopje thee voor je klaar. Na verloop van tijd ben je roetzwart en je kleren zijn nog te vies om met een tang aan te pakken. Daar zit je dan! Tegenwoordig zouden ze wel van alles kunnen uitvinden zoals papieren kleren, flesjes limonade tegen de dorst en een poetsmiddel om jezelf schoon te houden, maar zwemmen zou niet bestaan, hengelliefhebbers zouden er niet zijn: er is geen water en dus ook geen vis. Zeilen, roeien, schaatsen: niet bekend! Eens lekker met je hoofd onder de kraan hangen om je dorst te lessen met heerlijk koud water, vergeet dat maar!.

Gelukkig is er wel water en hoeven wij maar naar de kraan te lopen en



Boven: Als je maar dorst hebt, kan zelfs een parkiet in een „kraanvogel" veranderen. Onder. Een eend moet. vooral 's winters, vaak z'n voedsel onder het water opvissen om zijn hoofd boven water te houden Maar . . . . het is geén gezicht.





Echte vissers schuilen heus niet voor de regen Integendeel: „Dan bijten ze lekker,' wordt er beweerd.

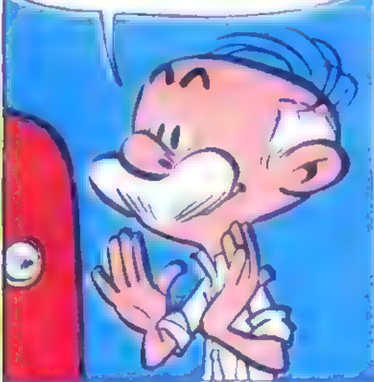
klaar is Kees. Maar onze arme verre voorouders moesten heel wat meer moeite doen. Ook zij wisten hoe belangrijk water was en bouwden hun stad daar, waar hij vlak bij een meer lag. De hele mannelijke bevolking van zo'n stad werd ingeschakeld bij de watervoorziening. De pomp, die ervoor zorgde dat het water uit dat meer naar boven, in een watertoren, geperst werd, bestond uit een verschrikkelijk ingewikkeld stelsel katrollen, hefbomen en een ja-knikker. Er werd alleen met man-kracht gewerkt: een klein maar sterk mannetje liep de hele dag als een gek rondjes te rennen, om te zorgen dat het apparaat ging en bleef werken. Een wijd vertakt stelsel pijpleiding vervoerde het water van de toren naar de huizen.
Er werd met behulp van een windmolen en waterdragers een reservemeertje gevuld, dat in tijd van nood goede diensten deed. Grote mammoeten, gevuld met water, werden gebruikt als douche in de openbare wasgelegenheid. Een grote tank met water, voortgetrokken door een flinke dynosaurus, reed door de stad voor de liefhebbers. Een waterverkoper met een juk op zijn schouders verkocht water, zoals nu de ijscoman langskomt om ijsjes te verkopen. Om te zorgen dat de werkzaamheden vlot verliepen, was er een opzichter, die een oogje in het zeil moest houden. Maar ondanks zijn waakzame oog zijn er nog heel wat zondaars, die zwemmen waar het verboden is of profiteren van het harde werken van anderen, om zelf op een gemakkelijke manier aan water te komen. Tja, het was een hele toestand. Onze hardwerkende voorvaderen waren niet te benijden, maar vergeet niet, wanneer je een kraan opendraait, dat het deze zwoegende voorvaderen geweest zijn die de eerste stappen gezet hebben op de lange, moeizame weg, die tenslotte geleid heeft tot òns waterleiding-systeem.

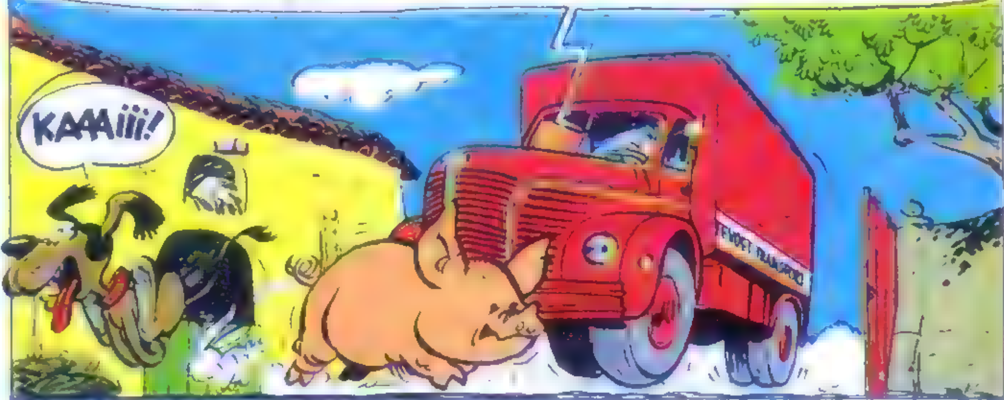
Pep FUNNY SLA GAUW OM

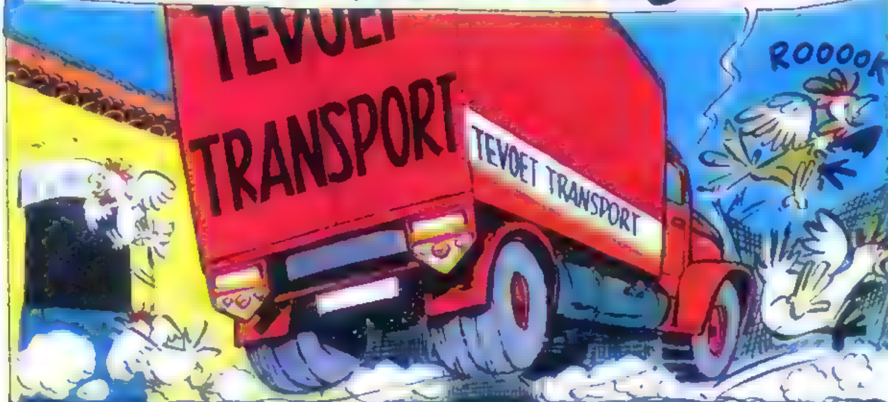

POP
WATERLEIDING
VERBODEN TE ZWEMMEN
WIE MOET ER NOG WATER?
1
2
3
4
5
9
10


G IN DE OUDHEID
DOUCHE
① POMPSTATION.
② ZUIG- EN PERSPOMP.
③ WATERTOREN.
④ PIJPLEIDING.
⑤ REGENWATER-OPVANGZEIL.
⑥ WINDMOLENPOMP.
⑦ MAMMOET-WATERTANK.
⑧ RIJDENDE WATERTANK.
⑨ WATERDRAGER.
⑩ OPZICHTER WATERLEIDING.
⑪ RESERVE RESERVOIR.
⑫ VERPLICHTE WATERAANVOER.
⑬ UITZUIGERS...
ERIK

SPAGHETTI ZOEKT



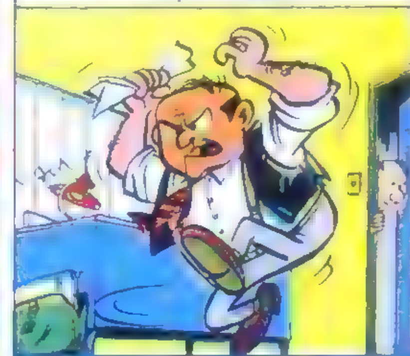


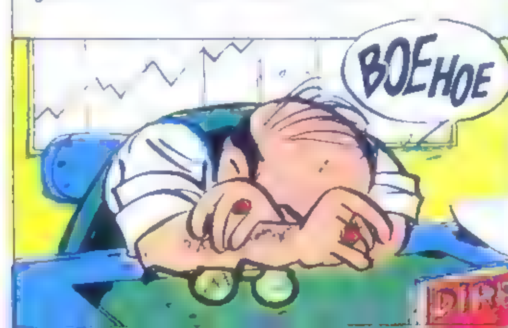


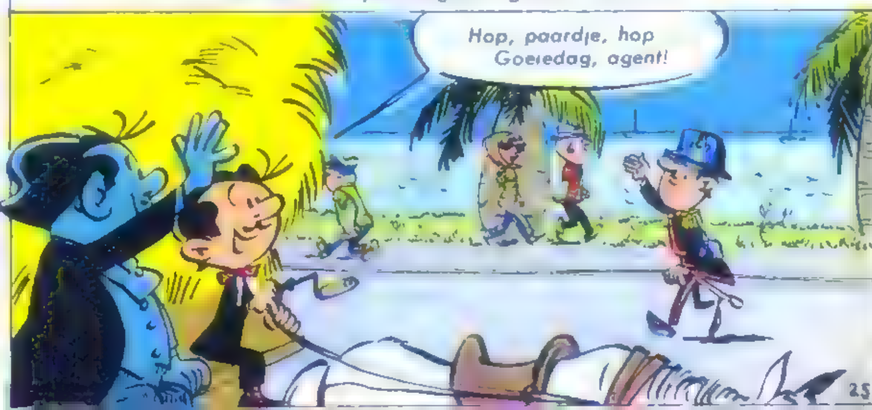












EEN BAANTJE

De situatie begint nu werkelijk verward te worden. Een vrachtwagen met konijnen is door de politie aangehouden. Prosjoetto en Spaghetti hebben hun vrachtwagen geruild voor een hooiwagen. Onder het hooi liggen de schilderijen.











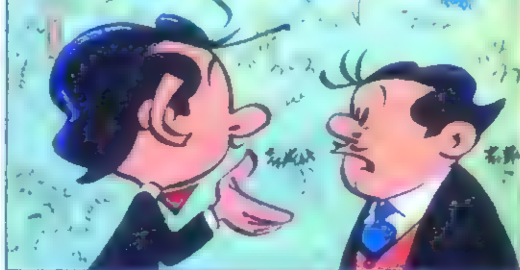


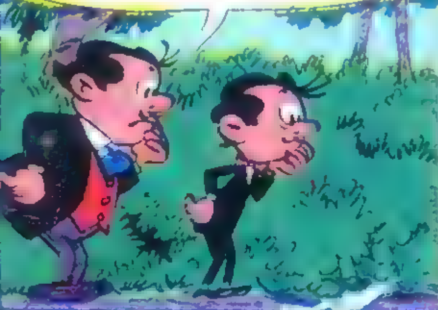




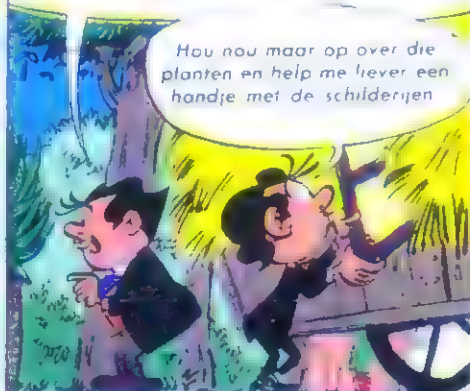



K-K-KIJK EENS SPA-SPAGHETTI !

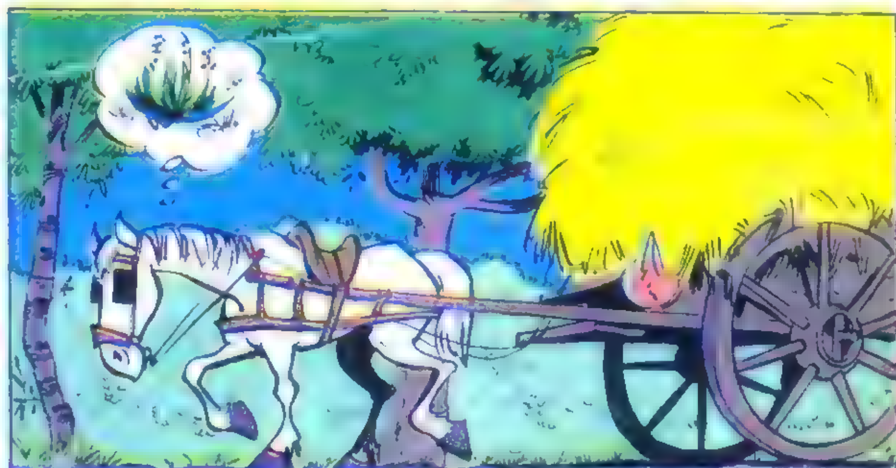

De konijntjes hebben alles op-gegeten! Alle zeld-zame planten
D-d-dat komt omd-d-dat we ze niet alle alle-allemaal heb ben gevangen die st st stomme b b beesten


D d dat is nou ver vervelend Mijn b baas meneer Willoughby houdt net zoveel van zijn z z zeldzame planten als van z zijn schilderijen K k kijk daar eens Spag spag spaghetti!


Ge-ge-gelukkig hebben z-z-ze daar niet aan ge-ge-gezeten, d-dat is de z z-zeld zaamste plant v-v-van het hele park
Het is de enige waar ze niet aan geknabbeld hebben

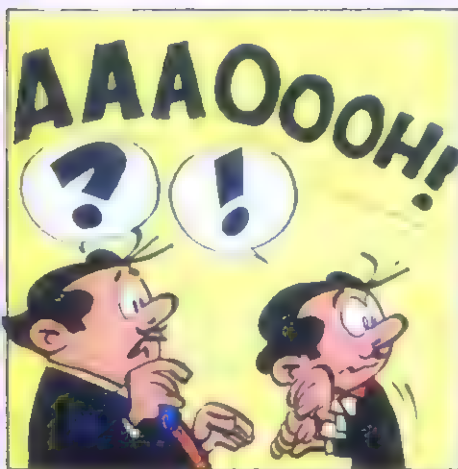

D d deze struik komt uit Indie en is z z zo zeldzaam, ge gewoon niet te betalen
Hou nou maar op over die planten en help me liever een handje met de schilderijen








Z Z ziezo! D-de schilde-de-derijen hangen w-w-weer netjes op hun plaats. Z-z-zolang ik er nog b-b-ben, hoef jij je g-g-geen z zorgen te maken
27





















WORDT VERVOLGD

DE tweemotorige Douglas DC-3, beter bekend als de „Dakota", mogen we gerust het bekendste verkeersvliegtuig ter wereld noemen. Honderden zijn er tegenwoordig nog in gebruik, niet alleen als militair transportvliegtuig, maar evenzeer ook als verkeersvliegtuig. In ons land heeft de KLM er nog een stuk of vier, Martin's Air Charter heeft er eveneens vier (twee overgenomen van Fairways Rotterdam) en Schreiner Airways heeft er twee. Destijds vloog de Koninklijke Familie geregeld met een Dakota, die vaak bestuurd werd door Prins Bernhard. Dit toestel is nu vervangen door een Fokker Friendship; de PH-PBA. De **Dakota** vliegt nu bij de Rijksluchtvaartdienst en is op Schiphol gestationeerd. Onze luchtmacht heeft jarenlang met de Dakota gevlogen, maar deze militaire transportvliegtuigen zijn nu door Fokker Troopships vervangen. — Al op 22 december 1935 maakte het prototype van de Douglas DC-3 zijn eerste vlucht. Dat is dus bijna 30 jaar geleden. Het toestel was ontwikkeld uit de kleinere DC-2, waarvan vooral de „Uiver" van de KLM bekend werd door zijn prestaties in de beroemde Melbourne-race van 1934. De DC-2, waarvan er 185 zijn gebouwd, was op zijn beurt weer ontwikkeld uit de DC-1, waarvan er maar één vervaardigd is. De DC-3 is verreweg het meest geslaagd van de drie. Niet minder dan 10.926 zijn er gebouwd en zeker 1250 daarvan vliegen nu nog op de luchtroutes. Er zijn de wonderlijkste verhalen over de DC-3 in omloop. Op een keer steeg zo'n Dakota, die normaal 32 passagiers vervoeren kan, op met 74 personen aan boord, onder wie 22 kinderen. Dat gebeurde in het Verre Oosten, toen mensen moesten worden geëvacueerd omdat de Japanners in aantocht waren.



Dit is de beroemde DC-3 zoals wij hem dagelijks op vrijwel alle vliegvelden ter wereld kunnen aantreffen. Douglas heeft er nog geen plaatsvervanger voor kunnen ontwerpen.

DOUGLAS DC-3 DAKOTA





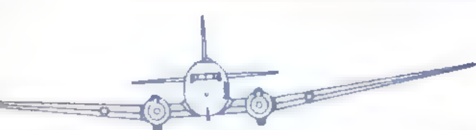


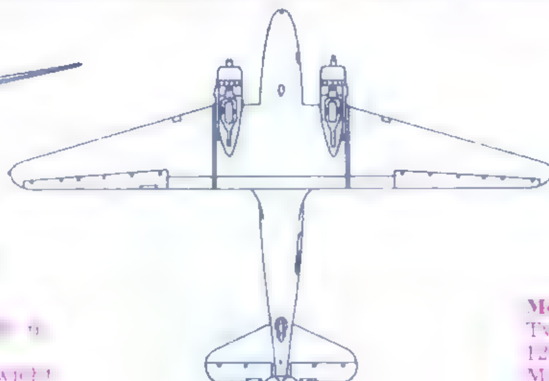
Boven: Een bijzondere DC-3 is die met stroomlijnplaten rond de wielen. Midden: De DC-3 van de Spantax in Las Palmas. Onder: De Schreiner Airways heeft twee Dakota's in dienst.

In 1943 vloog een DC-3 met een transportzweefvliegtuig op sleeptouw over de Atlantische Oceaan, een vlucht die 28 uur duurde. Een Dakota heeft zelfs zonder motoren als zweefvliegtuig gevlogen. Het meest fantastische verhaal is wel dat van een 16-jarige jongen die een luchtreis maakte boven op de staart van een DC-3. Dat gebeurde op 9 oktober 1950 met een DC-3 van Lamsa Airlines in Mexico. Het toestel steeg in Torreon op met bestemming Mexico. De gezagvoerder vond (op 4000 meter hoogte!) dat de kist wat raar deed en besloot naar Torreon terug te keren. Tot zijn verbazing zag hij toen vlak voor het kielvlak van zijn machine een jongen boven op de staart zitten. Hij had 57 minuten op die staart meegevlogen; zijn bloes was finaal weggewaaid en hij was zó stijf van de kou, dat hij zich nauwelijks meer bewegen kon

Tijdens de oorlog hebben de Amerikanen meer dan 700 Dakota's — zij spraken toen van C-47's — geleverd aan de Russen, die overigens de Dakota ook zelf hebben nagebouwd onder de naam Li-2 (aanvankelijk PS-84). Nog altijd

heeft Aeroflot van deze toestellen in dienst. In Amerika heeft een DC-3 gevlogen met drijvers, als watervliegtuig, en in Engeland bouwde de BEA zelfs schroefturbines in een Dakota. In 1939 had de KLM de grootste Douglas-vloot buiten Amerika. Onze nationale luchtvaartmaatschappij had 22 DC-3's in dienst toen de Duitsers ons land binnenvielen.
Na de oorlog heeft de KLM er wel 46 gehad, en dan nog 23 in de Oost en 9 in de West. Ook in onze vaderlandse luchtvaart heeft de DC-3 dus een zeer belangrijke rol gespeeld. Vergeet niet dat deze DC-3's vóór de oorlog helemaal naar Java vlogen! Tijdens de oorlog deden ze dienst op de gevaarlijke Bristol-Lissabon route; één toestel is daarbij door de Duitsers neergeschoten.
De „Valk" van de KLM vloog tijdens de oorlog voor de Duitsers, werd na de oorlog in Barcelona teruggevonden en kwam opnieuw weer bij de KLM. Drie Dakota's vlogen kort na de oorlog bij Aero-Holland, de chartermaatschappij van Frits Diepen, die tegenwoordig niet meer bestaat.
We kunnen gerust zeggen dat de DC-3 een fantastisch vliegtuig is (geweest). Nog steeds vliegen er Dakota's die meer dan 50.000 vlieguren hebben gemaakt. Wat betekent dat zo'n toestel alles bij elkaar vijf jaar lang onafgebroken in de lucht is geweest. In 1953 schonk Eastern Airlines een DC-3 aan het Nationale Luchtvaartmuseum in Amerika. Het toestel had in totaal 213.000 passagiers vervoerd.
Er zijn heel wat vliegtuigen ontworpen om de DC-3 te vervangen en hoewel er aardige nieuwe toestellen verschenen zijn — denk aan de Fokker Friendship — heeft de „echte" DC-3 nog geen vervanger gekregen. Eigenlijk hebben de Amerikanen die beweren dat de beste vervanger voor een DC-3 een àndere DC-3 is, gelijk. De tweedehands waarde van de DC-3 ligt hoog en nog altijd is er in dit type vliegtuig een levendige handel. Nog onlangs maakte Douglas bekend ervan af te zien een opvolger voor de DC-3 te bouwen. Zij ziet er eenvoudig geen kans toe. Voor die prijs en in die klasse is de DC-3 niet te vervangen. We mogen dan ook gerust aannemen dat we dit vliegtuigtype nog jarenlang op onze vliegvelden en in ons luchtruim zullen kunnen zien. Het is moeilijk een vliegtuigtype te bedenken dat èn militair èn civiel zò enorm veel in alle delen van de wereld heeft gepresteerd. De Douglas DC-3 Dakota is beslist onvervangbaar…







TECHNISCHE GEGEVENS DOUGLAS DC-3:

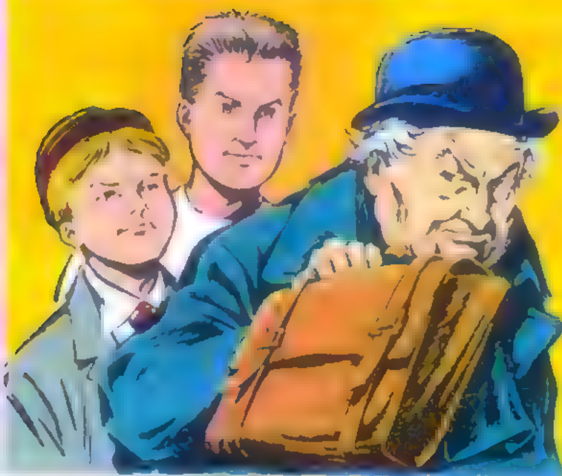
Spanwijdte: 28,47 m; lengte 19,6[illegible] m; hoogte [illegible] m.
Leeggewicht: 7.697 kg; vlieggewicht 14.982 kg.

Motortype: Twee Pratt and Whitney Twin Wasp zuigermotoren van 1.[illegible] 1200 pk.
Max. snelheid 370 km/u, kruissnelheid 298 km/u, vliegbereik 3000 km.

DOOR HUGO HOOFTMAN

Deze Douglas DC-3 Dakota fotografeerden wij in het Airforce Museum in Daton, Ohio. Waarschijnlijk is deze machine vroeger gebruikt in verband met de Hustler straalbommenwerper.

CLINT en MAC



Toby Jugg, die zich uitgaf voor secretaris van mr. Smith, heeft het kostbare manuscript van Schateiland in handen gekregen. Clint en Mac gaan hem achterna en komen op de Deptfordwerf, waar 'n boot op Jugg en Smith ligt te wachten. De twee jongens zijn aan boord gegaan om het manuscript weg te halen, maar dan komen de kapitein en Jugg terug.....









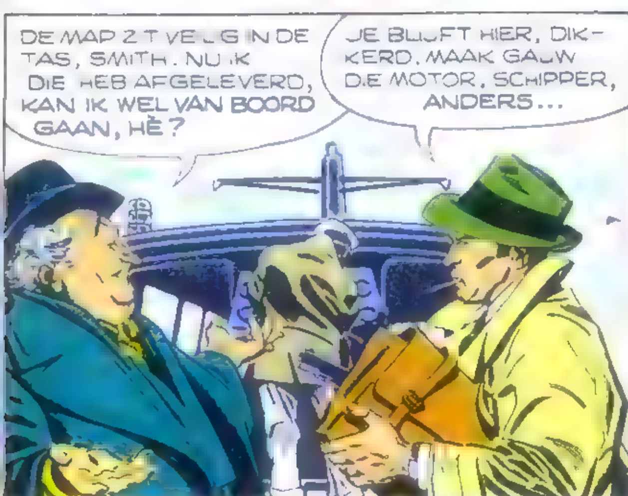











DE MAP ZIT VEILIG IN DE TAS, SMITH. NU IK DIE HEB AFGELEVERD, KAN IK WEL VAN BOORD GAAN, HÈ?
JE BLIJFT HIER, DIKKERD. MAAK GAUW DIE MOTOR, SCHIPPER, ANDERS...

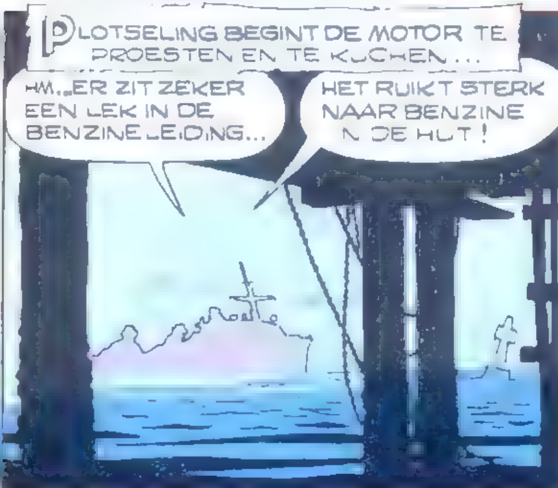

ENKELE MINUTEN LATER...
DE MOTOR LOOPT WEER GESMEERD, HEREN. DAAR GAAN WE!
WEG MET DIE SKIFF. DIE REMT MAAR AF!


IK ZAL DE BENZINE LEIDING DOORSNIJDEN, DAN MOET-IE WEL STOPPEN!
WE VAREN!


DIE LEIDING LOOPT WAARSCHIJNLIJK ONDER EEN KOOI IN DE HUT. DURF JE?
'TUURLIJK! KOM MEE!

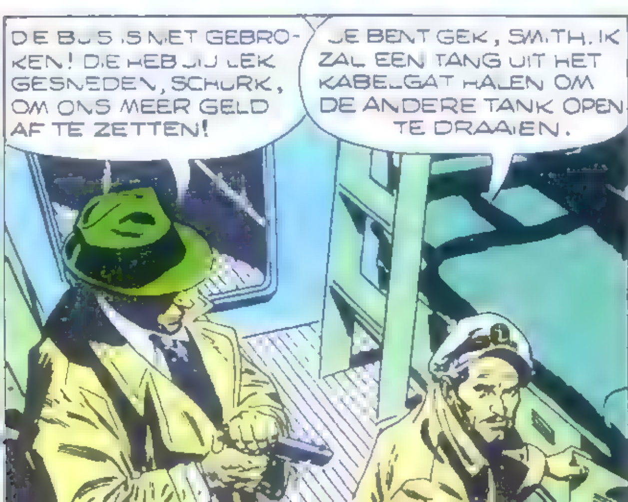

DE JONGENS VINDEN DE LEIDING..
WE BOFFEN HET IS EEN KOPEREN BUIS! DIE IS GAUW GENOEG DOOR!


ALSJEBLIEFT HET IS AL GEBEURD. DE BENZINE SPUIT ERUIT. NU GAUW TERUG NAAR HET KABELGAT EN WACHTEN TOT DE MOTOR HET VERTIKT!


PLOTSELING BEGINT DE MOTOR TE PROESTEN EN TE KUCHEN...
HM..ER ZIT ZEKER EEN LEK IN DE BENZINELEIDING...
HET RUIKT STERK NAAR BENZINE IN DE HUT!


IK GA DAAR EENS KIJKEN. NEEM JIJ HET STUUR EVEN OVER?


HEB JE WAT GEVONDEN, SCHIPPER?
JA, EEN GEBROKEN BENZINELEIDING..IK ZAL HEM MET PLAKBAND MAKEN.


DE BUIS IS NIET GEBROKEN! DIE HEB JIJ LEK GESNEDEN, SCHURK, OM ONS MEER GELD AF TE ZETTEN!
JE BENT GEK, SMITH. IK ZAL EEN TANG UIT HET KABELGAT HALEN OM DE ANDERE TANK OPEN TE DRAAIEN.


VERDRAAID! ER ZIT HIER IEMAND! KOM GAUW, SMITH!


WAT? JULLIE! WAT DOEN JULLIE HIER?
WE WILDEN TOBY JUG HET PAKKET AFHANDIG MAKEN!









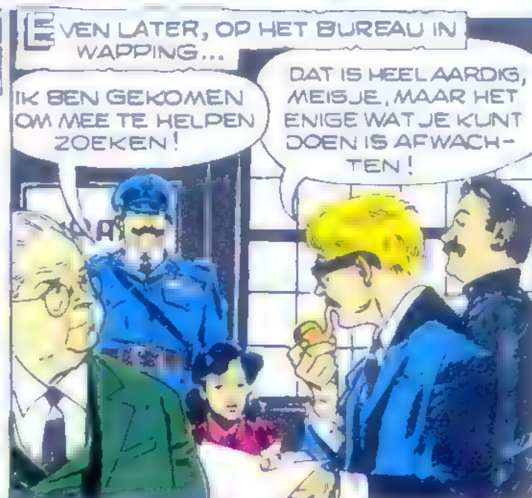










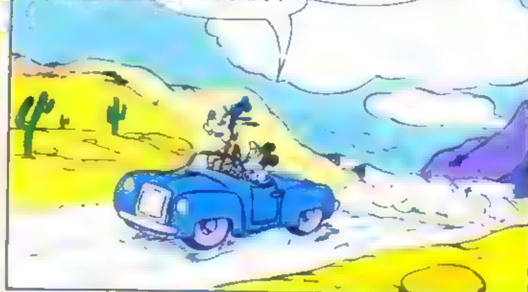




WORDT VERVOLGD

Mickey en Goofy

Mickey en Goofy hebben in de woestijn een stad ontdekt. Tot hun grote verrassing beheert Boris Boef de handelspost. Boris vertelt de vrienden over de aanleg van een dam. Hij is erg vriendelijk tegen Mickey en Goofy. Maar.....

























WORDT VERVOLGD



Van links naar rechts zie je op de foto hiernaast: Ben Cartwright (Lorne Greene), Adam (Pernell Roberts), Little Joe (Mike Landon) en Hoss (Dan Blocker). Zij vormen samen de Cartwrights, misschien nog beter bekend als „de strijders tegen het onrecht".

De foto rechts geeft een overzicht van het studioterrein waarop de opnamen van Bonanza worden gemaakt. Het geheel is indrukwekkend, maar in werkelijkheid is het allemaal karton en gips dat je ziet. Zelfs het gebergte op de achtergrond is een stukje decor.



ZOALS overal ter wereld zijn er ook in Amerika mensen die graag in bijzijn van anderen opscheppen. Tot dit soort mensen behoren zij die pertinent beweren de „Ponderosa" (de farm van de Bonanza-familie Cartwright) te hebben bezocht.
Hun verhaal, hoe mooi ook verteld, kun je zonder meer naar het (grote) rijk der fabelen sturen, want elke Amerikaan die zegt in zijn of haar vakantie op de Ponderosa te zijn geweest, liegt dat het gedrukt staat. Als boerderij bestaat de „Ponderosa" namelijk niet. Op de televisie wekt het wel de indruk een reusachtige farm te zijn maar in feite is dat slechts een groot stuk decor. Vader Ben Cartwright, die privé wel een Ponderosa-farm bezit, zegt: „De Bonanza-Ponderosa is, jammer genoeg voor mijn 400 miljoen kijkers, alleen maar een gevel van karton en gips. Je kunt de muren met één vinger omver duwen."
Dat kun je ook met de andere gebouwen, ja zelfs met de indrukwekkende bergen doen. Het decor van Bonanza (betekent „meevaller") staat in de reusachtige studio's van de filmmaatschappij Paramount, in de buurt van de miljoenenstad Los Angeles. Het staat er temidden van de andere decors die samen het beeld vormen en de sfeer weergeven van de wereldberoemd geworden tv-wildwestserie Bonanza. Wereldberoemd, omdat de serie in zestien landen wordt vertoond — sinds verleden jaar september óók in Nederland. Nu, na een jaar lang de avonturen van de heldhaftige Cartwrights te hebben gevolgd, kunnen we gerust zeggen dat Bonanza de spannendste en beste wildwestserie is die wij ooit op onze tv-schermen hebben gezien. De vier Cartwrights, Ben, Adam, Hoss en Little Joe, werken al zeven jaar met elkaar samen. De eerste jaren met weinig, maar de laatste drie jaren met zo'n groot succes, dat zij er gewoon bang van worden.
Lorne Greene (Ben), Pernell Roberts (Adam), Dan Blocker (Hoss) en Mike Landon (little Joe) werken van acht uur 's ochtends tot zeven uur 's avonds. Het gebeurt slechts één à twee keer per maand dat zij met z'n vieren voor de camera staan.
In de regel wordt er met z'n tweeën of drieën gewerkt. Elke Bonanza-aflevering wordt namelijk in gedeelten opgenomen; pas later worden de films gemonteerd en tot één geheel gemaakt. Door deze werkmethode is het mogelijk jaarlijks een produktie te bereiken van ruim 34 afleveringen. Momenteel genieten „de strijders tegen het onrecht" van een welverdiende vakantie, maar straks, in oktober, gaan de studiodeuren weer open en dan wordt het weer een jaar lang hard werken. Het zijn doorgaans kostbare produkties, want gemiddeld kost een aflevering vierhonderdduizend gulden. (Bij de Nederlandse televisie is een produktie van tienduizend gulden reeds „eng duur".) Voor Bonanza is deze uitgave echter verantwoord. Voor de tv-maatschappij die Bonanza op de markt brengt, is deze serie een exportprodukt geworden. In het nieuwe seizoen hoopt zij Bonanza in twintig landen te kunnen uitbrengen. De televisiestations moeten voor de rechten een flink bedrag betalen, zodat de gemaakte kosten gauw terugverdiend zijn. Samen met de Beverly Hillbillies en de Dick van Dyke-show behoort Bonanza tot de populairste programma's van de Amerikaanse televisie en waarschijnlijk óók van de Nederlandse televisie.
Wij mogen ons gelukkig prijzen dat wij deze drie series óók in Nederland zien. De mensen die deze programma's voor ons land hebben gekocht, moeten wel een fijne neus hebben gehad!





VOOR BONANZA KOMT HEEL WAT KIJKEN

Dan Blocker is in zijn vrije tijd een enthousiast autocoureur (foto uiterst links). Moet Dan Blocker zich in Bonanza de schurken van het lijf houden, thuis zijn het zijn vier kinderen die hem „belagen". Hieronder een foto die genomen werd tijdens een scène van Bonanza. Op de achtergrond het huis van de Cartwrights, de Ponderosa.



Hoss staat bekend als de vechtersbaas van het kwartet. Hier zie je hem tijdens een van zijn acties waarbij hij een Indiaan te hulp snelt. Op de achtergrond een aantal figuranten. De man met de witte hoed en zonnebril is David Dortort, de producer van Bonanza, de wildwestserie die in Amerika al zeven jaar op de televisie te zien is.





JONGENS, we duiken weer in de Olympische geschiedenis, dat wil zeggen: in de geschiedenis van de moderne spelen. Vorige week hadden we 't samen over de start in 1896, in het prachtige stadion van Athene. Dan zijn we nu aan Parijs 1900 toe. Hoe ging dat in die dagen? Nou, ze hadden in Parijs een wereldtentoonstelling op poten gezet. Een typische gewoonte van de Fransen. Om de zoveel jaar organiseren ze een wereldtentoonstelling en niet zelden laten ze dan de mensen verstomd staan. Goed, in 1900 vonden ze blijkbaar een enorme expositie alléén een beetje kaal. Ze zeiden: „'t Zou wel aardig zijn als we de Olympische Spelen er maar meteen bij deden." Tja, zo zijn ze daar in Frankrijk wel 'ns, ze doen iets er wel even bij en nou weet je meteen waar het gezegde „Iets met de Franse slag doen" vandaan komt.

Natuurlijk ontbrak het de Fransen niet aan de goede wil om er iets goeds van te maken, maar het ontbrak hun wel aan enig inzicht in Olympische zaken. Trouwens, van de organisatie van grote sportevenementen had men in die dagen eigenlijk nog helemaal geen kaas gegeten. Daar was men eenvoudig nog niet aan toe. Een stadion voor de atletiekwedstrijden was er niet, veel publiek kon men nergens bergen en de mensen die het Parijs van 1900 bezochten, hebben van Olympische Spelen dan ook bijzonder weinig gemerkt. In feite was het zo, dat het nauwelijks opviel dat er zo'n belangrijke sportgebeurtenis plaatsvond. Maar de wedstrijden werden wel degelijk gehouden en er was, vergeleken met vier jaar vroeger, al een geweldige vooruitgang aan te wijzen. Niet alleen op het gebied van de prestaties, maar vooral in het aantal deelnemers. In Athene 1896, toen uitsluitend mannen deelnamen, telde men 285 sportmensen uit 13 landen; in Parijs kwamen niet minder dan 1066 sportlieden aan de start, waarbij zes dames. Nietwaar, zeiden die dames, toevallig horen wij er ook een keertje bij en ze deden mee aan tenniswedstrijden (dames enkelspel en gemengd dubbel) en aan golfwedstrijden, twee takken van sport die op het Olympische programma niet meer voorkomen. Nou ja, ik heb je de vorige keer al gezegd dat de programma's van toen wel ietwat anders in elkaar zaten dan wij nu gewend zijn.

Neem bijvoorbeeld de atletiek. Daar had je nummers als 60 meter hardlopen, hoogspringen uit stand, verspringen zonder aanloop en zelfs hink-



OLYMPIADE MET DE FRANSE SLAG

stap-sprong zonder aanloop. Hé, daar moeten we toch even bij stilstaan, bij dat springen zonder aanloop. Dat is niet zo eenvoudig, dat zul je begrijpen. De grote uitblinker in alle drie „stilstaande" springnummers was de Amerikaan Ewry. Hij sprong ruim 1,62 m hoog, 3,20 m ver en zijn hink, stap en sprong maten samen meer dan 10,30 m, en nogmaals, Ewry deed het allemaal zonder aanloop. Bij volgende Olympische Spelen behaalde deze Ewry nog eens zeven gouden medailles en met tien in totaal houdt hij een record dat wel nooit meer verbeterd zal worden. Hij was dus wel een groot atleet, ook al maken zijn prestaties op ons dan ook niet zo'n indruk, omdat wij die „vreemde" nummers niet meer beoefenen. Probeer het zelf maar eens en je zult tot de ontdekking komen dat springen uit stand bijzonder lastig is.

Jongens, wat zag dat Parijse programma er eigenlijk raar uit! Neem de zwemnummers. Wat zeg je van 200 meter hindernis-zwemmen? En nog vreemder: van 60 m onder-water-zwemmen? Dit laatste nummer werd een overwinning voor de Fransman De Vaudeville; het gekke is, dat hij zo verschrikkelijk **lang** onderwater bleef, veel langer dan voor die zestig meter nodig was!? Ga zelf maar na: De Vaudeville kreeg een tijd van een minuut en 53,4 sec. achter zijn naam. Nou, voor die 60 meter hadden ze toen ook al niet meer dan een seconde of 35 nodig, misschien 40, maar echt niet meer. Wat die Fransman al die tijd onder water heeft uitgevoerd, is me dan ook een enorm raadsel, maar een feit is dat hij er een gouden medaille aan heeft overgehouden.

Een van de topfiguren van deze spelen was ook de Amerikaan Kraenzlein, winnaar van de 60 meter hardlopen in 7 sec. (zeer snel), winnaar ook van de 110 m horden in 15,4 sec. (helemaal niet gek als je bedenkt, dat het 64 jaar geleden gebeurde) en ook nog winnaar van het verspringen met aanloop, afstand over de zeven meter. Jawel, Kraenzlein was zijn tijd werkelijk wel een flink eindje vooruit.

Nederland deed in Parijs ook mee. Onze roeiers sloegen er geen gek figuur en het nummer twee met stuurman leverde zelfs een Nederlandse overwinning op. Dat gebeurde op de Seine, waar de organisatie allerminst perfect was, waar alles kennelijk heel duidelijk met de Franse slag gebeurde, maar waar in ieder geval twee Nederlandse roeiers, goed geleid door hun stuurman, zeer nadrukkelijk hun Olympische slag sloegen!





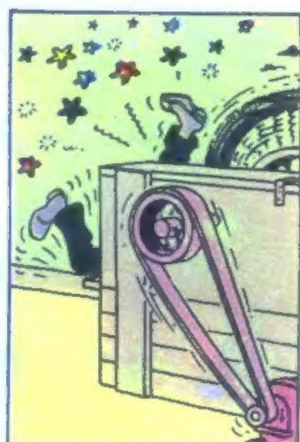
DE SCHAT van SCHARLAKEN RACKHAM

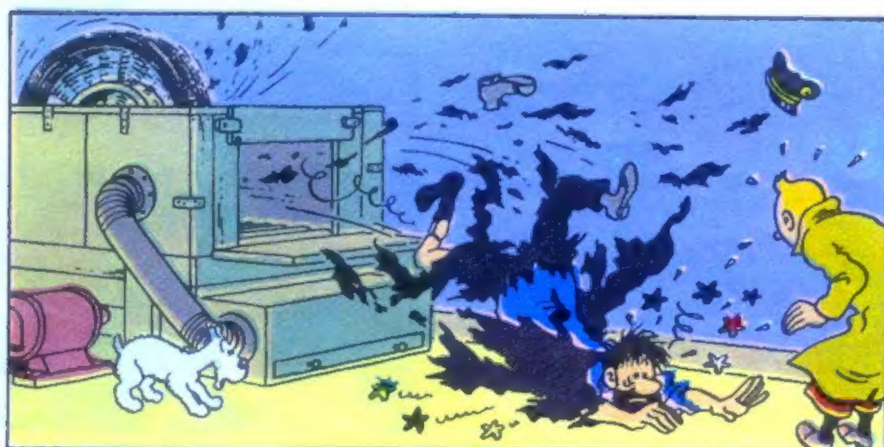
Professor Zonnebloem wil aan Kuifje en kapitein Haddock zijn nieuwste uitvinding laten zien, die uitstekend geschikt zou zijn voor de speurtocht naar de schat. De kapitein bekijkt een machine, als . . . .























DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM























PEP — Uitgave: De Geïllustreerde Pers N.V. **Nederland:** Stadhouderskade 85, Amsterdam-Z, Postbus 497. Telefoon 020-731361. Prijs 45 ct., per week 35 ct. (postabonnementen / 4,55 per 13 nummers. Giro 330021). **België:** De Geïllustreerde Pers voor België N.V., Generaal Capiaumontstraat 24, Berchem-Antwerpen. Telefoon 398164, P.C.R. 86491. Prijs 7 frank. Het is verboden dit blad op te nemen in een leesportefeuille of daaraan af te staan.